

PROCÉDURES NORMALES ⇒

PROCÉDURES D'URGENCE ⇒

AIDE MÉMOIRE ⇒

CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES ⇒

F. GIEH

PA 28 - 161 CADET

DIESEL THIELERT Centurion 2



VERSION 2-9 du 01/08/2022

AVERTISSEMENT

**L'UTILISATION DE CETTE CHECK LIST NE DISPENSE PAS
LE PILOTE DE LA CONNAISSANCE APPROFONDIE DU
MANUEL DE VOL DE L'AVION**

VISITE PRÉVOL

Verrière et Bords d'attaque propres
Frein de parking serré
Radios OFF
Contacts Batterie, Main Bus OFF
Engine Master OFF
Contact du démarreur OFF
Disjoncteurs vérifiés
Détecteur CO contrôler

Contact Batterie et Main Bus ON
Jaugeurs de carburant (2) vérifiés
Température carburant vérifiée
Témoin "Water Level " sur AED vérifié / éteint
Panneau Annonceur vérifié
Feux : Nav + Anticol (2) + Phare essayés
Avertisseur de décrochage testé
Chauffage Pitot vérifié
Éclairage Intérieur et instruments essayés
Contacts Batterie et Main Bus OFF

Commandes de vol vérifiées / libres
Volets essayés sortis 1er Cran
Compensateur essayé réglé neutre

VISITE EXTÉRIEURE effectuée

Fourche et cales enlevées
Obturateur statique et Pitot (1) enlevé
Niveau Huile Moteur (1er vol de la journée) vérifié
Ne pas ajouter d'huile : voir consignes complémentaires
Niveau d'huile réducteur vérifié
Réservoirs Carburant vérifiés

Niveau inférieur au repère dans le réservoir

Purges des réservoirs carburant purge - vérifié

Type de carburant : JET A 1 ou Diesel

Documents Avion et Pilote contrôlés et à bord
Gilets de sauvetage, Canot de survie si nécessaire
Plan de vol (si nécessaire) déposé

C/L PRÉ-VOL

Verrière et Bords d'attaque Propres
Fourche Enlevée
Masse et centrage Calculés
Contrôle électrique Effectué
Détecteur CO Contrôler
Carburant quantité – autonomie Annoncées
Huile quantité – autonomie Annoncées
Commandes de vol libres Vérifié
Documents de bord vérifiés Effectué

AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parking serré
Sièges et Ceintures réglés
Volets rentrés
Compteur Horamètre relevé
Briefing roulage effectuer
Contact Batterie ON
Autotest AED et CED vérifié
Sélecteur de réservoirs réservoir le plus plein
Alternateur Air Door close
Anticollision (Strob light) ON
Manette de puissance tout réduit

C/L AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parc Serré
Briefing roulage Effectuer
Anticollision (Strob Light) ON
Manette de puissance Tout réduit
Abords dégagés Vérifiés

MISE EN ROUTE

Pompe carburant ON
Contact "Engine Master" ON
Le voyant jaune " GLOW " allumé puis éteint

Démarrateur actionné
Maintenir jusqu'à la mise en route franche
Ne pas donner de "coups" de démarreur

Après le démarrage

Pression d'Huile vérifiée
Si après 3 sec la pression d'huile < 1 Bar
ARRÊT IMMÉDIAT DU MOTEUR

Bouton CED / AED – Test appui bref
Témoin(s) "CAUTION" s'éteint

Chronomètre déclenché
Maintenir plein réduit pendant 2 minutes : N environ 900 tr

Contact Main Bus. ON
Ampèremètre: charge vérifié

Si nécessaire Régime moteur 1400 tr/mn
Attendre t° Huile > 50°C et t° Eau > 60°C
Tous les affichages CED et AED : verts

Pompe carburant OFF
"Mise en route terminée" Annoncé

EN CAS DE DÉMARRAGE RATÉ

Tous interrupteurs OFF
Procédure de Mise en Route "1 fois" réalisée
Laisser le démarreur refroidir au moins 20"

APRÈS MISE EN ROUTE

Alarmes testées
Radios : VHF - VOR – ADF ON / réglés
Transpondeur stand-by
Paramètres ATIS (Aix 136.22) notés
Erreur Altimètre notée
Phare de roulage ON
Conservateur de cap / compas réglé
Altimètre au QNH réglé

C/L APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile Vérifiée
Charge alternateur Vérifiée
Radio et Radionav ON / Réglées
Alarmes Testées
Phare de roulage ON

ROULAGE

Message radio effectué
Transpondeur mode ALT
Heure Bloc notée
Freins essayés
Instruments Gyros en virage vérifiés

ESSAIS MOTEUR

Test au point d'attente zone arrière dégagée

Voyants CED et AED éteints
Manette de puissance ralenti
Bouton Poussoir Test FADEC maintenu enfoncé

Les 2 témoins de contrôle du FADEC s'allument

Si pas d'allumage, ne pas décoller

La vitesse de rotation hélice augmente

Témoin FADEC B allumé

Régulation hélice, la rotation hélice diminue

Témoin FADEC A allumé - B éteint

La rotation hélice augmente

Régulation hélice, la rotation hélice diminue

Témoin FADEC A éteint, rotation hélice ralenti

Bouton Poussoir test FADEC relâché
"TEST MOTEUR TERMINE" annoncé

**Si ratés ou arrêt moteur pendant le test ou
voyant(s) clignote(nt) ⇒ ne pas partir**

Manette de puissance à fond vers l'avant
Indicateur de puissance mini 94% RPM 2240 +/- 50 tr/mn
Manette de puissance plein réduit

AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures, Sièges attachées / réglés
Contacts Batt, Main Bus vérifiés / ON
Commandes de vol libres
Compensateur (neutre)..... réglé
Volets position décollage..... réglés
Jauges (2) carburant..... vérifiées
Sélecteur Réservoir le + plein sélectionné
Température carburant..... vérifiée
Pompe carburant..... ON
Instruments de vol vérifiés
Instruments moteur vérifiés
CED et AED tous les digits verts vérifiés
Alternate Air Door Close
Détecteur CO Contrôler
Porte et Fenêtre..... fermées/verrouillées

Briefing Départ

Particularités du jour : Vent - QFU - Type de décollage
Si tout se passe bien : Sens du premier virage - 1er Cap
Point de sortie - Première altitude
En cas de panne : Avant Vr – Après Vr

C/L AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures – Sièges Attachées / Réglés
Commandes de vol..... Vérifiées
Transpondeur Vérifier ALT
Détecteur CO..... Contrôler
Compensateur Réglé
Volets décollage Sélectionnés
Pompe carburant ON
Porte – Fenêtre Fermées
Briefing Départ..... Effectué

ALIGNÉ SUR LA PISTE

Compas / Conservateur de cap au QFU..... vérifiés / réglé

DÉCOLLAGE

Top Chrono
Manette de puissance (94 % mini) pleins gaz
Anémomètre vérifié
Rotation VR 55 kt
Vitesse pour le franchissement des obstacles 57 kt
Freins actionnés..... effectué
Montée initiale 79 kt
Volets (Z de sécurité et Vi vérifiée)..... rentrés

MONTÉE

Pompe carburant (1000ft AGL) OFF
Phare comme nécessaire
Détecteur CO Contrôler
Vitesse Optimale de Montée 87 kt
Vitesse de meilleur vario (Vz Max)..... 79 kt
Vitesse Pente Optimale (Vx Max)..... 63 kt
Altimètre si nécessaire QNH → 1013..... affiché

C/L APRES DECOLLAGE

Volets Rentrés
Pompe carburant OFF
Détecteur CO Contrôler
Phare À la demande

CROISIÈRE

Puissance de croisière réglée
Max 100%, recommandée 75% ou moins
Voir manuel de vol Section 5 " Performances "

CED 125, AED 125 et témoin " CAUTION " surveillé
Témoin d'avertissement " FADEC " surveillé
Suivi carburant effectué

**Toutes les 30 mn Changer de réservoir pour
équilibrer et chauffer le carburant.**

Ne pas utiliser le carburant à $t^{\circ} < t^{\circ}$ mini

Check list Point Tournant

Top chrono

Cap : Nouveau cap - Recalage gyro/cap

Altitude: (MTO, Zones, Relief)

Estimée : Heure estimée du prochain point

Radio – Radionav

Carburant (Équilibrage, t° , Bilan)

Contrôles techniques (Moteur, Electricité ...) - Détecteur CO

PRÉPARATION DESCENTE

Calcul du point de descente

Briefing Arrivée

Bilan carburant..... effectué

Conditions Météo : vent - pression - température

Trajectoire : Point d'entrée - altitude d'intégration - vitesse

Procédure : QFU - Sens du TdP - Long et état de la piste –

moyen visuel - Plan - Configuration - Vatterrissage – Dégt piste

Dépression, Conservateur vérifiés / réglé

Manette de puissance à la demande

Altimètre 1013 → QNH réglé

C/L AVANT DESCENTE

DéTECTEUR CO Contrôler

Conservateur de cap Recalé

Point de descente Calculé

Météo – NOTAM Vérifiés

Briefing arrivée Effectué

APPROCHE - VENT ARRIÈRE

Ceintures, sièges attachées / réglés
Phare ON
Vitesse Approche choisie adoptée
Pompe carburant..... ON
Sélecteur réservoir.....réservoir approprié
Volets (Arc Blanc = VFE < 103 kt) 1er cran
Compensateur réglé

C/L APPROCHE

Phare..... ON
Pompe carburant ON
Sélecteur réservoir positionnéEffectué
Volets approche..... Sélectionnés

APPROCHE FINALE

Plan - Puissance – Vitesse affichés
CHECK LIST " FINALE "
Volets - Pompe - Phare effectuée
300ft AAL DÉCISION : Atterrissage ou Remise de gaz
Si Remise de gaz
Action douce et progressive Assiette Puissance Maxi
Procédure et C/L après décollage

APRÈS ATERRISSAGE

Piste dégagée.....annoncé
Transpondeur OFF
Pompe carburant..... OFF
Volets rentrés

AU PARKING

Frein de Parkingà la demande
Heure Bloc notée
Tous Moyens Radio OFF
Servitudes Électriques OFF
Puissance Moteur pendant 1'30"..... tout réduit
Contact "ENGINE MASTER" OFF
Contacts " MAIN BUS + BATT " OFF
Phare OFF
Volets rentrés vérifié
Horamètre relevé et noté

C/L PARKING

Contact Engine, Main Bus, BattOFF
Tous interrupteurs OFF (sf Anticol)..... Vérifiés
Heures bloc – Horamètre Notés
Volets rentrés.....Effectué
Verrière et Bords d'attaqueNettoyés

Pleins carburant (2 x 40 l)..... effectués et noté
Avion laissé Propre Intérieur et extérieur vérifié
Verrière et Bords d'attaque propres
Obturbateur Statique-Pitot en place
Aérogest (retour anomalies) et Carnet de Route remplis
Avion garé de préférence dans le hangar
Porte fermée, Freins desserrés, Commandes libres
Roue avant calée avec la barre de guidage
Avion garé à l'extérieur
Freins serrés + cales, commandes bloquées, avion attaché

PROCÉDURES D'URGENCE

FEU moteur à la mise en route

- Contact " Engine Master " OFF
- Robinet sélecteur réservoir Fermé
- Pompe carburant OFF
- Contacts Batterie et Main Bus OFF

Évacuer si le feu se propage à la cabine

- Extincteur si possible Utilisé

FEU moteur en vol

- Contact " Engine Master " OFF
- Robinet sélecteur réservoir Fermé
- Vitesse Vi = 100 kt
- Pompe carburant OFF
- Contacts Batterie et Main Bus OFF
- Chauffage cabine et dégivrage pare brise OFF

- Procédure d'atterrissage d'urgence Débutée**

PANNE moteur pendant le décollage

ARRÊT DÉCOLLAGE

- Manette de puissance Plein réduit
- Freins Actionnés
- Volets Rentrés
- Contact "Engine Master" OFF
- Contacts Batterie et Main Bus OFF

APRÈS L'ENVOL

- Immédiatement Assiette Diminuée
- Vitesse (volets rentrés) 73 kt
(volets sortis) 65 kt
- Robinet sélecteur de réservoir Fermé
- Contact "ENGINE MASTER" OFF
- Volets à la demande (40°) Sélectionnés
- Contacts Batterie et Main Bus, OFF

PANNE moteur pendant le vol

- Robinet Sélecteur de réservoir Réservoir le + plein
- Pompe Carburant ON
- Vitesse < 100 kt
- Contrôles Moteur Effectués

REDÉMARRAGE MOTEUR

- Vitesse Entre 65 kt et 85 kt (Maxi 100 kt)
- Altitude < 13 000 ft
- Réservoir carbur : Quantité et t° adaptées : Sélectionné
- Pompe carburant ON
- Manette de puissance En position centrale
- Contact " Master Engine " OFF puis ON
- Si l'hélice ne tourne pas Démarreur : actionné**
- Paramètres Moteur Vérifiés
- Manette plein gaz Affiché
- Altitude et Vitesse Vérifiées

L'hélice tourne normalement à une Vi > 65 kt

Si Moteur ou Hélice bloqué : ne pas utiliser le démarreur

Chute de puissance

- Manette de puissance Plein gaz
- Réservoir avec Quantité et t° suffisantes Sélectionné
Sur le réservoir le plus adapté : quantité et t°
- Pompe carburant ON
- Vitesse 100 kt Max
- Paramètres moteur Vérifiés
Si la puissance normale n'est pas atteinte
Rejoindre le terrain le plus proche
Envisager une panne moteur
Être prêt pour un atterrissage d'urgence

Arrêt moteur en vol

- Réduire la vitesse Vi = 100 kt
- Contact "Engine Master" OFF
- Robinet sélecteur de réservoir Fermé
- Pompe carburant OFF
Si l'hélice doit être arrêtée (vibrations)
- Réduire la vitesse Vi = 55 kt
- Lorsque l'hélice est arrêtée planer à Vi = 73 kt

Panne du système FADEC en vol

- Un voyant FADEC clignote**
Bouton test FADEC Appuyer au moins 2 secondes
Le voyant FADEC s'éteint (Niveau d'alarme BAS)
- Vol poursuivi normalement
Le voyant FADEC allumé fixe (Niveau d'alarme HAUT)
- L'autre FADEC Surveillé
- Rejoindre le terrain le plus proche à Vi < 100 kt
- Deux voyant FADEC clignotent**
Bouton test FADEC Appuyer au moins 2 secondes
Les voyants FADEC éteints (Niveau d'alarme BAS)
- Vol poursuivi normalement
Les voyants FADEC allumés fixes (Niveau d'alarme HAUT)
- Puissance moteur disponible Vérifiée
- Rejoindre le terrain le plus proche à Vi < 100 kt
- Être prêt pour un atterrissage d'urgence
Dans tous les cas, informer la maintenance

ATTERRISSAGE D'URGENCE

- Vitesse 75 kt
- Terrain adéquat Choisi
- Encadrement Débuté
- Passagers (harnais serrés) Informés
Si temps disponible
- Message radio Effectué
- Transpondeur 7700 Affiché
- Balise de détresse Manuelle
En final
- Pleins volets Vi = 63 kt
- "Engine Master" + Main Bus + Batterie OFF
- Robinet sélecteur réservoir Fermé
- Porte Déverrouillée et entrouverte

FEU ELECTRIQUE en vol

- Contact Main Bus..... OFF
- Buses d'air Ouvert
- Chauffage de la cabine..... Arrêt

Atterrir le plus vite possible

Panne ALTERNATEUR

L'Ampèremètre indique une décharge de la batterie pendant plus de 5 mn

- Ampèremètre..... Contrôlé
- Systèmes électriques non essentiels..... Délestés

Rejoindre le terrain le plus proche
Envisager la panne moteur
Être prêt pour un atterrissage d'urgence

PRESSION D'HUILE "Op" Trop Faible

(< 2,3 bars en croisière ou < 1,2 bars au ralenti)

- Puissance moteur le plus vite possible Réduite
- Température d'huile..... Vérifiée

Si t° stable (panne d'indicateur envisagée)
Poursuivre le vol en surveillant la température
Si la t° monte

ATTERRIR dans les 5 minutes
Envisager une panne moteur
Être prêt pour un atterrissage d'urgence

TEMPERATURE D'HUILE " OT " trop élevée (zone rouge)

- Vitesse augmentée et puissance réduite..... Effectuées
- Pression d'huile Vérifiée

Si la pression < à la normale
Rejoindre le terrain le plus proche
Envisager une panne moteur
Être prêt pour un atterrissage d'urgence

Si la pression est dans la plage normale
Rejoindre le terrain d'atterrissage proche

MOTEUR irregulier

- Pompe carburant..... ON
- ALTERNATE AIR ON

Si pas d'amélioration

- FORCE FADEC B..... ON
- Instruments moteur Vérifiés

Contamination au Monoxyde de Carbone

Si changement de couleur de la pastille CO ou Pb physique/cognitif des occupants ou Odeur :

- Chauffage cabine..... Fermer
- Toutes Aérations..... Ouvertes

Atterrir dès que possible
Eventuellement A7700 + Mayday
Demande d'assistance médicale

Température du liquide de refroidissement

" ct " trop élevée (zone rouge)

- Vitesse augmentée et puissance réduite..... Effectuées
- Chauffage cabine Froid

Si la t° redescend dans la plage normale

Poursuivre le vol

Surveiller la t°, chauffage cabine à la demande

Si la t° ne diminue pas

Rejoindre le terrain le plus proche

Envisager une panne moteur

Être prêt pour un atterrissage d'urgence

Témoin "water level" allumé

- Vitesse augmentée et puissance réduite..... Effectuées
- T° liquide de refroidit "CT"..... Vérifiée et surveillée
- T° d'huile "OT" Vérifiée et surveillée

Si t° du liquide de refroidissement et/ou la t° d'huile

passent dans la zone jaune ou rouge

Rejoindre le terrain le plus proche

Envisager une panne moteur

Être prêt pour un atterrissage d'urgence

Température du reducteur " gt " trop élevé (zone rouge)

(t° des roulements de l'arbre porte-hélice trop élevée)

- Puissance à 55-75 % le plus vite possible..... Réduite
- Rejoindre le terrain le plus proche

Vitesse de rotation de l'hélice trop élevée

Si vitesse de l'hélice $2400 < N < 2500$ tr/mn + de 10 sec
ou $N > 2500$ tr/mn

- Puissance moteur Réduite
- Vitesse réduite en dessous de 100 kt Effectuée
- Lorsque la vitesse de rotation et la puissance ont été réduites

Rejoindre le terrain le plus proche

Variations de la vitesse de rotation hélice

Si la vitesse de rotation varie, de + / - 100 tr/mn, pour une position manette de puissance fixe

- Modifier le réglage de puissance et essayer de trouver un réglage pour lequel la vitesse de rotation est stable

Si impossible : régler la puissance max pour $V_i < 100$ kt jusqu'à la stabilisation de la vitesse de rotation

Si le problème disparaît : poursuivre le vol

Si le problème persiste :

- Puissance réduite à 55-75 %..... Effectuée
- Ou Puissance choisie à variations mini et $V_i < 100$ kt

Rejoindre le terrain le plus proche

AIDE MÉMOIRE F-GIEH

MASSE et CENTRAGE

- Masse max Roulage..... 1056 kg
- **Masse max DECOLLAGE et ATTERRISSAGE 1055 kg**
- Masse à vide (11/01/2022) 725 kg
- Charge utile restant avec le plein complet 200 kg

CARBURANT JET A1 ou DIESEL

Températures

- T° mini du carburant pendant le vol
 - JET A1 -35 ° C
 - Diesel (DIN EN 59) - 5 ° C
- **T° du réservoir non utilisé..... surveillée**
- **Si + de 10% de diesel : t° mini..... - 5 ° C**

Capacités réservoirs

- Capacité total 85 l x 2 170 l
- Carburant total UTILISABLE 81 l x 2 162 l
- Carburant non utilisable..... 8 l
- **Allumage " LOW FUEL " 10 l**

Masse de carburant

- Densité JET A1 à 15 °C 0,8
- Masse pleins complet utilisable 130 kg

Autonomie

- **Pleins complets, 75 %, sans réserve : 7h40**

MOTEUR

- Moteur DIESEL THIELERT Centurion 1991ccm
- Type TAE 125 - 02
- Puissance Max Continue 99 kW (135 HP)

Consommation : 75% = 2100 tr/mn max en continu au niveau de la mer 21,2 litres / heure

**Nota : Une source de tension est nécessaire pour le fonctionnement du moteur.
Une panne de la batterie ET de l'alternateur provoquent L'ARRÊT DU MOTEUR.**

- Températures mini pour décoller :
 - t° huile > 50° C
 - t° eau > 60° C
- Température mini pour démarrer - 30° C

HÉLICE

- Nombres de pales 3
- Diamètre 1,87
- Type Pas variable (constant speed)
- Pression mini 1,0 bar
- Mini au décollage et croisière 2,3 bars
- Pression maxi 6,0 bars - (6,5 20s à froid)
- Consommation max 0,1 l/h

HUILE MOTEUR

- Capacité 4,5 - 6 litres
- Pression mini 2,3 bars
- Températures limites
 - t° mini d'utilisation 50° C
 - t° maxi 140° C

HUILE RÉDUCTEUR

- Température mini - 30° C
- Température max 120° C

EAU DE REFROIDISSEMENT

- Température mini au démarrage - 30° C
- Température mini d'utilisation 60° C
- Température max 105° C

FACTEURS DE CHARGE

- Facteur de charge limites N + 3,8 / - 1,9
- Facteur de charge volets sortis + 2 / 0

ALTITUDE MAXIMUM

- Altitude max 14000 ft
- Plafond autorisé (oxygène) FL 125

VITESSES REMARQUABLES

Décollage

- Vitesse de rotation Vr = 55 kt
- Vitesse initiale de montée volets 1er cran 57 kt
- Jusqu'au franchissement des obstacles

Montée

- Vi optimale de montée 79 kt
- Vi pente max (Vx) Volets 0° 63 kt
- Vi Vario max (Vy) Volets 0° 79 kt

Descente

- Vi max en turbulences 126 kt

Approche et atterrissage

- Vi approche (vent arrière) 1er cran 75 – 80 kt
- Vi approche finale (pleins volets) 65 kt + KVe
- Vi atterrissage court (pleins volets) 60 kt + KVe mini

Divers

- Vent traversier limite démontré 17 kt
- Vitesse en turbulences (Va) 111 kt
- Vitesse de décrochage volets 0° (VS) 50 kt
- Vitesse de décrochage volets sortis (VSO) 44 kt
- Vitesse de Finesse max (10) Volets rentrés 73 kt

CONSIGNES COMPLEMENTAIRES D'UTILISATION

RECOMMANDATIONS

ATTENTION Carburant JET A1 ou GAZOLE

Masse - Centrage – Autonomie..... vérifier

Manette de puissance

Manœuvrer avec douceur- pas d'aller - retour

Niveaux de carburant faibles

NE PAS DÉSAMORCER le circuit (pompe haute pression)

Virage prolongé

Sélectionner le réservoir HAUT

Eviter le vol dérapé et les manœuvres

- Vérifier la fermeture et le verrouillage de la porte en haut à droite
- Ne rien poser au dessus du tableau de bord :
 - risque de rayures du pare-brise
 - proximité du compas de secours sensible aux aimants des casques radio
- S'assurer de la présence à bord de sacs en cas de mal des transports.

1 – PRÉ-VOL

a - Purges :

Elles sont à effectuer avant le déplacement de l'avion et si possible sans être monté sur l'aile.

b - Amortisseurs :

Course amortisseur principal 114 ± 6 mm
Course amortisseur avant 83 ± 6 mm

c - Niveau d'huile :

Le niveau doit être compris entre Mini et Maxi

Ne jamais ajouter d'huile, seul un responsable technique peut effectuer cette tâche.

2 - MISE EN ROUTE

Pour la mise en route, le contact Batterie sur **ON** est suffisant
Si après 3 sec, la pression D'huile mini de 1 bar ne s'affiche pas : **moteur arrêté**
Entre 2 tentatives de démarrage : 2' de refroidissement du démarreur

Chauffage Moteur

- Laisser tourner 2 mn mini au ralenti N environ 900 tr/min
- Si nécessaire afficher 1400 tr/min jusqu'à :
 - t° d'huile 50°C
 - t° de l'eau 60°C

4 - ESSAIS MOTEUR

Aucun décollage si au cours du test :

- La procédure de test échoue ;
- Des ratés prolongés se produisent ;
- Le moteur cale ; ou
- Un témoin de contrôle clignote.

CLIMATISATION :

- > Air frais par 4 aérateurs aux pieds des pax commandés par un levier proche de l'ouverture.
- > Air chaud : 2 curseurs sur le tableau de bord
- > Admission d'air chaud ⇒ curseur supérieur à droite
- > Distribution places avant ⇒ curseur plancher "O"
- > Distribution places arrière ⇒ curseur plancher "F"
- > Désembuage verrière : curseur sup. à droite
curseur inférieur à droite

5 – DÉCOLLAGE

Régime mini pour décoller 2350 tr/mn

Pour info, distance sur piste sèche, plane, en dur, volets 10°, plein gaz avant le lâcher des freins, à $Z_p=0$, en t°std, sans vent.
Vr= 55 kt..... 512m

Vérifier dans le manuel de vol pour toutes les autres conditions

Montée initiale volets 10° jusqu'au franchissement des obstacles 57kt

6 – MONTÉE

Montée optimale volets rentrés 87kt
Pompe à carburant électrique arrêt à l'altitude souhaitée
Pression à la mise sur arrêt de la pompe électrique vérifiée

7 – CROISIÈRE

CED 125, AED 125 et témoin Caution surveillés
Respecter les limites d'emploi de la pression d'huile, du niveau d'eau ainsi que de la température de l'huile, de l'eau, du réducteur et du carburant.

Carburant : Toutes les 30mn environ, basculer sur l'autre réservoir pour vider et chauffer de manière similaire les deux réservoirs.

Attention : ne pas utiliser de réservoir en dessous de la température minimale autorisée.

8 – DESCENTE

Descente Normale

Manette de puissance à la demande
Vitesse 126kt

Descente au ralenti

Manette de puissance réduire à fond
Vitesse à la demande
Puissance vérifiée toutes les 30s en mettant des gaz

9 - APPROCHE et ATERRISSAGE

a - Vent arrière

Vitesse en vent arrière volets 10°75 à 80kt

b - Approche finale

Vitesse en finale volets 40°, sur un plan à 3° / 5%65kt + KVe
Vz sans vent..... 350 ft/mn

Atterrissage court

Vitesse volets 40° 60kt + KVe mini

Correction du vent effectif :

si $V_e \leq 10kt$, Kve = 0

si $V_e > 10kt$KVe = 0,5 (Ve - 10)

+ Prendre la rafale en entier

10 – AMARRAGE

- Faire le plein de carburant
- Bloquer les commandes de vol à l'aide de la ceinture de la place pilote.
- Ne pas bloquer le frein de parc.
- Caler les roues.
- Amarrer l'avion au sol à partir des 3 anneaux d'attaches.

11 – QUITTER L'AVION

- Faire le plein de carburant.
- Rentrer les volets.
- Vider et nettoyer l'intérieur.
- Attacher les ceintures.
- **Mettre en place le cache pitot.**
- **Nettoyer le pare-brise et les bords d'attaque.**
- Remplir et signer le carnet de route
- Renseigner Aérogest (retour et anomalies).

En cas d'anomalie importante, arrêter l'avion en avertissant, en renseignant le tableau blanc du club et en notant l'anomalie sur le carnet de route.

Ne pas oublier de remettre dans la sacoche

- **Les clés de l'avion**
- **La check list**
- **La carte de carburant TOTAL**